



CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL POITOU-CHARENTES



CONTACT

Conseil Économique et Social
Poitou-Charentes

15, rue de l'Ancienne Comédie
BP 575
86021 Poitiers Cedex
Té . : 05 49 55 77 77
Fax : 05 49 55 76 76
www.ces-poitou-charentes.fr



Le CES Poitou-Charentes apprécie la perspective offerte par le projet de LGV Poitiers-Limoges tant au niveau du report modal de la route vers le rail, de la réduction des émissions de gaz à effet de serre, que de la sécurité des moyens de transport.

Dans le même temps, face aux contraintes financières d'un tel projet, le CES Poitou-Charentes insiste sur la hiérarchisation des projets intéressant la Région Poitou-Charentes. La priorité doit être donnée à :

- ✦ la réalisation de la LGV Sud Europe Atlantique dans ses deux phases (Tours-Angoulême et Angoulême-Bordeaux) et son prolongement vers l'Espagne ;
- ✦ la modernisation des lignes classiques Poitiers-Limoges et Angoulême-Limoges.

La consultation sur un projet de cette envergure s'inscrit sur le long terme, dans une vision prospective des relations et des modes de transport aux niveaux interrégional, national et européen.

Les questions de « son opportunité, de ses objectifs et de ses caractéristiques générales » qui font l'objet du débat public sont donc à aborder en prenant en compte les évolutions et les actions présentes et futures menées en Poitou-Charentes et en Limousin dans le cadre de la modernisation et du développement des transports ferroviaires.

Au vu de ses enjeux et de ses objectifs, le CES Poitou-Charentes considère que le projet de LGV Poitiers-Limoges est une chance pour les Régions Poitou-Charentes et Limousin.



Une entrée sur le réseau ferroviaire à grande vitesse assurant une ouverture du Centre-Ouest sur la façade atlantique



Le réseau national à grande vitesse (RFF)

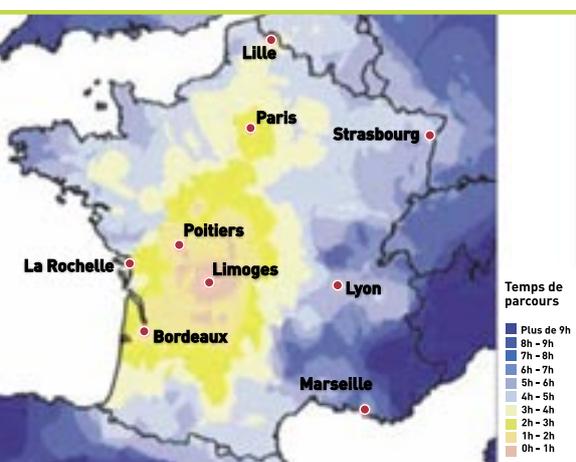
Depuis des années, Poitiers et Limoges développent des complémentarités et une dynamique de réseau pour être ensemble plus compétitives. Comme l'illustre l'adhésion du Limousin à l'Arc Atlantique et les récents accords de coopération interrégionale entre le Limousin, le Poitou-Charentes, l'Aquitaine, la Bretagne, le Centre et les Pays de la Loire¹, il existe aujourd'hui **une volonté d'ouverture du Limousin vers la façade atlantique**, en raison notamment d'un attrait croissant de ces zones d'intérêts économiques et touristiques.

L'accès de Limoges au réseau à grande vitesse doit donc permettre d'accompagner cette dynamique et de rompre avec la conception centralisée du réseau ferroviaire à grande vitesse. Les gains de temps de parcours procurés par la LGV Sud Europe Atlantique assureraient **une ouverture performante du Centre-Ouest² vers l'Île-de-France et la façade atlantique** et amélioreraient la desserte de territoires jusqu'alors peu accessibles depuis la façade atlantique.

Ce choix apparaît d'autant plus pertinent que Toulouse et la Région Midi-Pyrénées se sont orientées vers le projet de LGV Bordeaux-Toulouse plutôt que vers une liaison Paris-Toulouse par Limoges. Au-delà, cette ligne doit se concevoir sur un plan européen et devenir à terme **le maillon d'un corridor ferroviaire européen** reliant la façade atlantique et le Centre-Ouest vers l'Allemagne, l'Italie et l'Europe centrale.



Une liaison performante entre Poitiers et Limoges développant l'intermodalité avec les réseaux de transport collectif



Les temps d'accès ferroviaires depuis Limoges avec le projet (RFF)

Avec la LGV, 30% de la population française deviendrait accessible depuis la zone de Limoges en moins de 3 heures, ce qui placerait ce territoire au même niveau d'accessibilité que les autres villes françaises.

La réalisation d'une Ligne à Grande Vitesse entre Poitiers et Limoges permettrait de **diviser par deux le temps de parcours entre les deux capitales régionales**. Elle aurait aussi vocation à renforcer les synergies qui se développent à partir de ces deux villes. Ces synergies seraient d'autant plus importantes que le raccordement de la ligne nouvelle se ferait aux entrées des agglomérations par le biais du réseau existant.

Cette ligne créerait ainsi les conditions d'une **véritable intermodalité** avec les réseaux de transport collectif des agglomérations, des départements et conforterait le rôle de pôles d'échange multimodal des gares de Poitiers et de Limoges-Bénédictins.

¹ Protocole d'engagement interrégional signé en mars 2006 pour créer un espace solidaire, partagé et dynamique.

² RFF considère comme Centre-Ouest un territoire intégrant la Haute-Vienne, la Creuse et la Corrèze (Limousin) ainsi que la Vienne et la Charente (Poitou-Charentes), la Dordogne (Aquitaine), le Lot (Midi-Pyrénées) et l'Indre (Centre).



Gare de Poitiers (CES Poitou-Charentes)

Avec son raccordement à deux LGV, la gare de Poitiers aurait vocation à devenir une porte d'entrée sur la façade atlantique pour les territoires du Centre-Ouest et **un important nœud ferroviaire du réseau à grande vitesse de la façade atlantique** (correspondance TGV vers Bordeaux et vers La Rochelle).

En outre, Limoges et Brive possèdent une desserte ferroviaire qui permettrait des complémentarités importantes entre le TGV et le réseau TER.

Une desserte s'inscrivant dans un système cohérent de transport

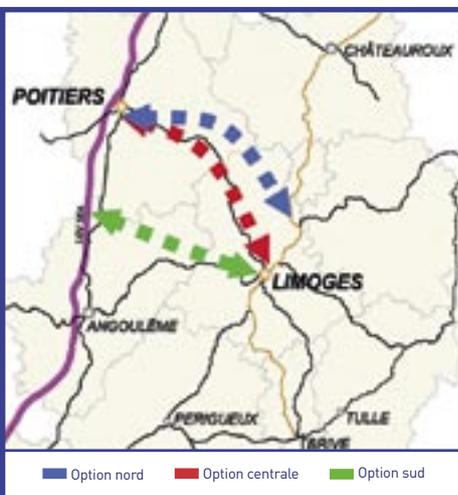
Au niveau ferroviaire, compte tenu du niveau de desserte envisagé dans le cadre de la modernisation de la ligne classique Poitiers-Limoges et de l'augmentation potentielle de la demande à venir, le projet de LGV doit se concevoir dans **une logique de complémentarité des réseaux de transport collectif**.

Pour que les gains de temps de la LGV Poitiers-Limoges profitent aux territoires, le projet devra en particulier privilégier le rabattement sur les lignes classiques.

Si la LGV Poitiers-Limoges a vocation à renforcer **les synergies entre les deux capitales régionales**, le service TER doit répondre à une logique de relations interrégionales de qualité et à une demande croissante pour les déplacements régionaux.

Cela suppose de coordonner les fréquences et les horaires des différents types de transport ferroviaire au niveau des gares de Poitiers, Limoges et Brive pour en favoriser **les répercussions sur les liaisons régionales**, y compris vers l'est du Limousin, le nord de la Dordogne et le sud du Massif Central.

Un choix d'option privilégiant desserte des territoires, performance économique et insertion environnementale



Carte des options de passage (RFF)

L'option centrale :
une ligne nouvelle empruntant globalement le même couloir que l'actuelle ligne TER reliant directement les gares de Poitiers et Limoges.

Une variante utilisant la ligne actuelle sera examinée si cette position est retenue.

Pour répondre à ces objectifs et pour tenir compte des enjeux financiers et des délais de réalisation d'un tel projet, il est essentiel de faire preuve de réalisme. Seul le choix unanime d'une option permettra de limiter les études, les délais et les coûts.

Dans ces conditions, **l'option centrale** est, parmi les options de passage proposées, celle qui concentre les atouts et répond le mieux aux enjeux d'aménagement et de développement du territoire :

La plus performante en termes de temps de parcours (1 h 50 entre Limoges et Paris, 35 mn





DÉBAT PUBLIC

PROJET DE LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS - LIMOGES

DU 1^{ER} SEPTEMBRE AU 18 DÉCEMBRE 2006

CONSEIL ÉCONOMIQUE ET SOCIAL POITOU-CHARENTES

entre Poitiers et Limoges) et de desserte des agglomérations (elle relie directement les gares de Poitiers et de Limoges).

- ⌘ **Le meilleur bilan socioéconomique** avec un trafic en hausse évalué à 30 % et un bilan plus équilibré pour la collectivité (10 millions d'euros contre 310 millions d'euros et 260 millions d'euros pour les options nord et sud).
- ⌘ **Une plus grande équité territoriale** grâce à une augmentation plus forte de la mobilité professionnelle et touristique (30 % contre 22 % pour les autres options).
- ⌘ **Une insertion dans le territoire qui limite les impacts environnementaux et les prélèvements fonciers** en empruntant globalement le même couloir de nuisances que l'actuelle ligne TER.



Conclusion

En conclusion, le CES Poitou-Charentes estime que le projet de LGV Poitiers-Limoges apporterait un saut qualitatif majeur en matière d'accessibilité et d'ouverture sur la façade atlantique et le réseau européen à grande vitesse.

C'est un projet porteur d'avenir pour l'aménagement et le développement économique et social du Poitou-Charentes et du Limousin, dont la performance ferroviaire est aujourd'hui totalement dépendante des couloirs nord-sud.

Le CES Poitou-Charentes appelle donc l'ensemble des partenaires concernés à soutenir ce projet et à rechercher toutes les solutions de financement permettant d'en assurer la réalisation.

À cet effet, compte tenu des projets prioritaires engagés en région, le CES considère que les collectivités territoriales devraient être appelées à participer au financement de la LGV Poitiers-Limoges de manière complémentaire.

Parallèlement à l'utilisation des péages issus de la directive eurovignette, le CES souhaite la mise en place d'une synergie renforcée des investissements publics et la combinaison de concours publics et privés pour combler le manque de ressources financières et optimiser le partage des risques et des bénéfices sur la durée.

Cette contribution a été renforcée par une contribution interrégionale des CES Poitou-Charentes et Limousin



www.ces-poitou-charentes.fr



www.region-limousin.fr

Les bureaux des deux assemblées ont apporté ensemble leur soutien à ce projet, chance unique et historique pour désenclaver le Centre-Ouest et la façade atlantique.

Pour adresser une contribution, contactez la Commission.